

GAZZETTA DI FERRARESE

GIORNALE POLITICO AMMINISTRATIVO QUOTIDIANO

ASSOCIAZIONI

Anno
Sem.
Trim.

Per Ferrara all'Ufficio o a domicilio L. 20. — L. 10. — L. 5. — } anticipata.
In Provincia e in tutto il Regno 23. — 11. 50. — 5. 75 }
Adesso separato Costantini dieci. Arretrati Costantini venti.
Per l'Estero si aggiungono le maggiori spese postali.
Le lettere e gruppi non si ricevono che a franchi.
Se la disdetta non è fatta 20 giorni avanti la scadenza intendersi prorogata l'associaz.

AVVERTENZE

Il giornale si pubblica tutti i giorni eccettuati i festivi.
Non si tiene conto degli scritti anonimi.
Gli articoli contenuti nel corpo del giornale a Costantini 40 per linea.
Gli annunci ed inserzioni in 24 pagine a Costantini 25 per linea. — 4^a pagina Cent. 15.
I manoscritti, anche se non pubblicati, non si restituiscono.
L'Ufficio della Gazzetta è posto in Via Borgo Leoni N. 24.

RIVISTA POLITICA

L'Abenblatt crede poter assicurare che fra Veneto e Costantinopoli si è finalmente addensato un compromesso di cui i principali articoli sono i seguenti:

1. Nelle condizioni civili della Bosnia ed Erzegovina non saranno introdotte modificazioni.
2. I gendarmi turchi saranno impiegati nell'amministrazione e godranno di tutti i diritti dei sudditi austriaci.
3. Lo sgombero deve avvenire in modo che prima di occupare una località le truppe austriache dovranno avvisare amichevolmente le autorità civili e militari turche.
4. Nelle località ove si trovassero occupazioni miste il comando sarà tenuto dall'ufficiale di maggior grado sia esso austriaco o turco.
5. La Turchia conserva il diritto di poter concentrare le sue truppe nel sandjacco di Rum-Bazar.
6. I beni dello Stato, devono essere generalmente registrati.
7. La Porta pubblicherà un proclama invitando le popolazioni di tutte le confessioni religiose a ricevere cordialmente gli impiegati, ufficiali e soldati austriaci.
8. Il re della Turchia dichiarerà altrui che non assume la responsabilità per l'ordine pubblico la quale è lasciata esclusivamente all'Austria.

La calma si viene ricomponendo negli animi e sembra allontanato ogni pericolo di repliche di comizi, di insi, di grida e di passeggiate turbolente.
Tutto sta che contro questo benaugurato ritorno della tranquillità degli spiriti non regnasse quell'altro spirito, peggiore di tutti, di cui parlano separatamente i giornali ministeriali: lo spirito di partito. Giacché, se gli organi che hanno fama di trovarsi più addestrati nella confidenza del Gabinetto dicono giusto, in tutta questa faccenda dell'Italia irredenta e in tutto questo dispetto contro le stipulazioni di Berlino, una influenza determinante, se non anche una influenza determinante, dovrebbe vedersi nei maneggi di gente, la quale si approperebbe a tutta possa a sollevare difficoltà al Ministero Cairoli.

Che le risultanze del Congresso di Berlino siano piaciute poco universalmente; che a tutti sia sembrata troppo poco energica ed eccessivamente rassegnata la condotta dei nostri plenipotenziari nell'arrogare europei, questo poco può contraddirli, e di qui deve derivare la causa sostanziale di questa ovvia spinta di malcontento e di questo risentimento, che si sono concretati nelle ultime manifestazioni popolari e nelle ultime dimostrazioni.
Ma tuttavia c'è chi pensa che nulla, o

molto meno di quello che è nato, sarebbe stato se non fossero stati gli avversari del Gabinetto che avessero, per così dire, comunicato il fuoco al combustibile. E questo, se non altro, è il concetto che emana chiaramente da ciò che scrivono i giornali ufficiali.

L'andoe, se tutti gli indizi, o almeno moltissimi indizi fanno sperare che l'agitazione di questi giorni si venga affievolendo e spegnendo, bisogna anche far voti perché i partiti smettano dell'essere arsi, le quali, nelle presenti congiunture, com'è che si adoperino, e con qualche intemperamento, rischio di ferire del pari coloro che la maneggiano e col loro conto si quelli sono dirette, recando danno al prestigio della causa comune e scemando la nostra considerazione all'estero, senza recarci il minimo vantaggio.

Resta che questi concetti, i quali sembrano già prevalere in ogni classe del pubblico, prevalgano anche in coloro che hanno la pretesa d'ispirare e di dirigere.

Si dice che, a povera la gente in grado di giudicare appassionatamente la condotta del conte Corti e del conte De Lunsy, ed a sorseggiare quasi compiaciuti questi signori, concorra efficacemente la circolare, che il nostro ministro degli affari esteri si propone di diffondere agli agenti diplomatici italiani sul tema appunto delle condizioni che furono fatte al nostro paese nel Congresso di Berlino, e cioè stipulazioni del trattato che venne solennemente sancito nella capitale tedesca.

Se è vero che si tratta di emanare una circolare su questo argomento, e se è vero che ci sia ragione di ripromettersi di questi effetti, ognuno deve desiderare che la sua apparizione non si faccia sovraccaricando attendere; così come si assicura che anche questo benedetto *Libro verde* comparirà finalmente nei primi giorni della prossima settimana.

Da una quindicina di giorni si osserva un movimento graduale di ribasso nella redditività italiana, fenomeno che riesce tanto più interessante in quanto che altri valori, e specialmente i valori francesi conservano una relativa fermezza.

I giornali di Parigi notano il fatto, e ne deducendo una spiegazione diversa. Chi lo attribuisce alle voci corse di un silenzio italo-greco, la quale non avrebbe altro scopo che di intrinicare nella questione d'oriente, mettendo innanzi alle deliberazioni del Congresso: chi vede nell'agitazione per l'Italia irredenta una minaccia contro le amichevoli relazioni fra l'Italia e l'Austria: chi finalmente si preoccupa del nostro avvenire finanziario, soprattutto dacché un insipiente ministro discese virtualmente fin d'ora un capitale d'entrata di 80 milioni, proponendo l'abolizione della tassa del macinato per il 1883.

Escluso da parte nostra la fantasiacchia dell'alleanza italo-greca perché poi ministri che si rendessero responsabili di una politica di tal fatta, non ci sarebbe altra provvidenza che una casa di salute; escluso pure l'influenza che può avere esercitata l'agitazione per l'Italia irredenta, per il nesso appoggio che trova il movimento della gran maggioranza delle popolazioni e perché, come diciamo dianzi, tale agitazione era langua dando indizio di una prossima cessazione, resta il fatto delle piazze fiorenti dell'or. Sissini Dada e questo ricomincia che abbiamo davvero impensato il mondo degli affari a nostro riguardo. Che concetto si può avere infatti di un gabinetto, il quale imbarca una nazione in una impresa di costruzioni ferroviarie per oltre un miliardo, che sollecita l'approvazione di molte altre spese, alcune delle quali di dubbia utilità, e nello stesso tempo sconvolge il sistema tributario, sopprimendo una imposta di ottanta milioni, senza surrogare alcun'altra, che riempia il vuoto lasciato?

Il concetto non può esser buono, e non può per conseguenza esser buona l'impressione che ne subisce il nostro credito all'estero.

Le strade provinciali

L'onorevole comm. Grimaldi, segretario generale al ministero dei lavori pubblici, inviava, in data 22 corrente, ai signori prefetti del Regno la seguente circolare:

« Pronendo occasione dall'esame del progetto, che divenne poi la legge 30 maggio 1875, n. 2321 (serie 2^a), la Camera dei deputati, su proposta della Commissione generale del bilancio, votava nella seduta del 10 marzo 1875 il seguente ordine del giorno:
« La Camera invia il ministero a promuovere gli studi che valgono a determinare il numero e l'andamento delle strade provinciali nelle altre parti del Regno che più ne difettano, oltre quelle contemplate nel progetto di legge presentato per costruzione di strade nelle provincie che più difettano di viabilità »
Preoccupandosi di far esecuzione all'invio formulato in tale ordine del giorno è dell'importanza grande che per molti rapporti ha il completamento della viabilità provinciale in tutto il regno, il ministero iniziò fin dal 31 agosto 1877 il necessario lavoro. E prese per punto di partenza l'accertamento delle condizioni di fatto della viabilità provinciale, per quanto riguarda l'esistenza o mancanza di quelle strade, delle quali sono in modo esplicito e preciso designati i caratteri dalle categorie a, b, e, dell'art. 13 della legge vigente sui lavori pubblici.

Compiuto tale studio preliminare, si deve ora esaminare quali altre strade manchino ed occorrono, alle quali si possa attribuire carattere di provinciali a senso e per applicazione del comma d del citato articolo, il quale designa come criterio generale di classificazione la massima, che si abbiano per provinciali le strade « che sono riconosciute di molta importanza » per le relazioni industriali, commerciali, ed agricole della provincia, o della maggior parte di essa, purché facciano capo « a ferrovie, a strade nazionali o almeno « ad un capoluogo di circondario della « stessa o di altra provincia ».

Questo esame, per motivi, troppo ovvii che è inutile svolgere, conviene a precludere dall'esposizione delle osservazioni, dei propositi, dei desideri di ciascuna provincia, in ordine alla costruzione di nuove strade provinciali a compimento della rete ristretta.

Perché tale esposizione possa farsi in modo uniforme e con riferimento ad elementi accerti, fu preparata una carta a conveniente scala, nella quale sono segnate a colore verde le strade provinciali costruite o in costruzione. Di essa si invia a ciascuna prefettura la parte che concerne oltre la rispettiva provincia, anche le altre contingenti nelle scope di agevolamento da determinarsi quando e quali accordi interprovinciali siano da stabilirsi, perché le proposte di nuove strade che sono per farsi corrispondano non solo allo spirito della legge che fissò i criteri di classificazione, ma anche alle più larghe esigenze di quelle relazioni, che non sono sempre limitate entro i confini provinciali.

I principi che regolano la determinazione di quello che sarà da farsi per le nuove strade provinciali, in massima, potrebbero essere simili a quelli stabiliti per casi particolari della legge 7 giugno 1869 o 30 maggio 1875, cioè: la costruzione delle strade provinciali è obbligatoria; alla spesa necessaria a quella costruzione concorrono lo Stato e i comuni.

Lo studio che si sta facendo, cui deve succedere il voto di coesistenza rappresentativa provinciale, servirà a stabilire le particolari definizioni di condizioni, misura di sussidio e modo di esecuzione; delle quali cose sarebbe ora prematuro occuparsi.

Vuole dunque la S. V., esponendo alla rappresentanza di questa provincia le idee finora svolte, invitare a proporre con avviso motivato e per quanto si possa col sussidio di dati d'indizio, di lunghezza, di spesa, od anche di progetti, se ve ne siano:

1^o Quali strade occorranno perché la rete di strade provinciali si possa ritenere per completa;

GIUSEPPE BRESCIANI PROP. GER.